Saved documents

Tuesday, September 30, 2025 at 7:48 p.m.

1 document

By Bibliothèque et Archives nationales du Québec

This document is destined for the exclusive use of the individual designated by Biblio.-Nationale-du-Québec and cannot be used for any other purpose or distributed to third parties. • All rights reserved • Service provided by CEDROM-SNi Inc.

Summary

Saved documents • 1 document

Le Figaro.fr

October 18, 2018

Péages urbains : les villes et les automobilistes sont contre le projet de loi

Les automobilistes pourraient bien, de nouveau, avoir à mettre la main à la poche. Le projet de loi sur les transports prévoit que les élus locaux auront «des possibilités» pour mettre ...

3

This document is destined for the exclusive use of the individual designated by Biblio.-Nationale-du-Québec and cannot be used for any other purpose or distributed to third parties. • All rights reserved • Service provided by CEDROM-SNi Inc.

Saved documents

© 2018 Le Figaro.fr. Tous droits réservés. The present document and its usage are protected under international copyright laws and conventions.

news·20181018·LFF·20181018artfig00327

Source name
Le Figaro.fr
Source type
Press • Online Press
Periodicity
Continuously
Geographical coverage
National
Origin
France

Jeudi 18 octobre 2018

Le Figaro.fr • 835 words

Actualité ; France

Péages urbains : les villes et les automobilistes sont contre le projet de loi

Kovacs, Stéphane

Le gouvernement souhaite autoriser, dans les grandes villes, un « tarif de congestion » destiné à limiter la circulation.

Les automobilistes pourraient bien, de nouveau, avoir à mettre la main à la poche. Le projet de loi sur les transports prévoit que les élus locaux auront «des possibilités» pour mettre en place des péages urbains, a indiqué jeudi sur BFMTV le ministre de la Transition écologique, François de Rugy. Perçu à l'entrée des grandes villes, un «tarif de congestion», selon le texte officiel, devrait, espère le gouvernement, permettre de «limiter la circulation automobile» et de «lutter contre la pollution et les nuisances environnementales». Une idée qui suscite le scepticisme des grandes villes et la colère des associations d'automobilistes.

Le projet est sur le bureau de la ministre des Transports, Élisabeth Borne, depuis le début de l'année. Il sera présenté début novembre en Conseil des ministres et au Parlement «en janvier ou février prochain sans doute», a précisé François de Rugy. «Dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, une taxation des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée “tarif de congestion”, peut être instituée par l'autorité organisatrice de la mobilité», peut-on lire dans une version de l'avant-projet de loi publiée mercredi par le site d'information Contexte.

L'argent ainsi récolté ira aux collectivités locales, libres de définir le périmètre des zones soumises à péage ainsi que les tarifs. L'avant-projet prévoit toutefois un plafond, fixé pour les véhicules légers à 2,50 euros dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants et à 5 euros dans les villes de plus de 500.000 habitants. Avec la possibilité d'instaurer des forfaits et de faire bénéficier de réductions ou d'exempter les personnes vivant ou travaillant à l'intérieur des zones de péage.

Aucune métropole française n'a encore manifesté son intérêt. «On n'est pas demandeur», assure la Mairie de Paris. «Mais si un péage devait voir le jour, cela serait sous certaines conditions» et «pas aux portes» de la capitale. «Il faudrait que l'argent récolté soit affecté à l'amélioration de la qualité ou à des formes de gratuité partielle des transports en commun, détaille Jean-Louis Missika, adjoint chargé de l'urbanisme. Le système, complètement numérisé, sans portiques, pourrait avoir une tarification en fonction de la pollution, de la période de la journée, et des ressources de l'automobiliste.» À la région Île-de-France, on rejette un péage urbain qui «couperait la région en deux en accroissant la fracture sociale et territoriale».

«Une manœuvre grossière»

La mise en place d'un tel dispositif n'est pas non plus à l'ordre du jour pour la métropole Aix-Marseille-Provence. «Il n'y a pas de transports de substitution suffisants pour le moment, affirme Martine Vassal, sa présidente (LR). Les zones d'habitat et d'employabilité sont trop éloignées. L'annonce du gouvernement, qui s'en prend encore au portefeuille des contribuables, relève d'une politique politicienne.»

À Toulon, le maire LR Hubert Falco dit tout de suite non: «La manœuvre est grossière, s'indigne-t-il. Le gouvernement, sous couvert de permettre aux maires de trouver de nouvelles ressources financières, cherche à trans-

This document is destined for the exclusive use of the individual designated by Biblio.-Nationale-du-Québec and cannot be used for any other purpose or distributed to third parties. • All rights reserved • Service provided by CEDROM-SNi Inc.

férer l'impopularité de ses choix sur les élus locaux!» «Plutôt qu'un péage urbain, nous attendons du gouvernement la suppression du péage autoroutier qui envoie des camions en cœur de ville», a réagi la Métropole de Nice. Dans celle de Lyon, toutefois, on s'interroge: «Péage urbain ou péage de transit? L'idée est de décaler le trafic de transit en dehors de l'agglomération.»

Et «au Havre, ils seront peut-être intéressés!», raille Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes, en référence à la ville du premier ministre. «C'est quoi, ce délire?, fustige-t-il. J'ai l'impression qu'on ne sait plus où trouver du pognon, et qu'on surfe sur un environnementalisme fondamentaliste pour faire croire qu'on va sauver la planète!» L'association s'apprête à lancer une pétition. À l'Automobile Club, «si on est contre, c'est parce qu'il y a d'autres solutions, pas pénalisantes pour le portefeuille des Français, et plus efficaces contre la pollution, abonde Yves Carra, porte-parole. Favoriser l'hydrogène, le superéthanol, le covoiturage…»

François de Rugy vante, lui, l'exemple de Stockholm. Dans la capitale suédoise, le trafic a été réduit de 22% dès la première année, en 2006. Le nombre de véhicules a été de 30% plus faible en 2016 qu'en 2005, alors même que la population de Stockholm a augmenté de 22% sur la période. Quant aux émissions de polluants, elles auraient baissé de 14%. Londres avait sauté le pas en 2003, mais le périmètre et le tarif ont évolué au fil du temps. À Milan, le nombre de véhicules a baissé de 15% dès la première année (2008), puis de 31% entre 2011 et 2012. Une amélioration très nette de la qualité de l'air a été observée: une baisse de 9% de dioxyde de carbone et d'un tiers des émissions de suie dans la zone concernée. Ce qui a conduit l'Italie à développer des systèmes similaires dans 38 agglomérations, dont Rome.

Voir aussi :

Péage urbain: à Londres, un effet mitigé sur la pollution et le trafic

Des péages urbains pourraient être instaurés aux portes des grandes villes françaises

Péages urbains: quels résultats dans les grandes villes du monde?

Note(s) :

Mise à jour : 2018-10-18 19:49 UTC +02:00

This document is destined for the exclusive use of the individual designated by Biblio.-Nationale-du-Québec and cannot be used for any other purpose or distributed to third parties. • All rights reserved • Service provided by CEDROM-SNi Inc.